I

(Leģislatīvi akti)

REGULAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 510/2011

(2011. gada 11. maijs)

par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO_2 emisiju samazināšanai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([1]),

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ([2]),

tā kā:

(1) ANO Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām, kuru Eiropas Kopienas vārdā apstiprināja ar Padomes Lēmumu 94/69/EK ([3]), galvenokārt ir vērsta uz to, lai stabilizētu siltumnīcefekta gāzu koncentrāciju atmosfērā tādā līmenī, kas varētu novērst bīstamu antropogēnisku iejaukšanos klimata sistēmā. Lai sasniegtu šo mērķi, ikgadējam zemeslodes virsmas vidējās temperatūras pieaugumam nevajadzētu pārsniegt 2 grādus pēc Celsija skalas, salīdzinot ar pirmsrūpniecības laikmeta līmeni. Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (*IPCC*) ceturtais novērtējuma ziņojums rāda, ka, lai pildītu šo mērķi, siltumnīcefekta gāzu emisiju maksimālais līmenis pasaulē jāsasniedz pirms 2020. gada. Eiropadomes 2007. gada 8.–9. marta sanāksmē tika pausta stingra apņemšanās līdz 2020. gadam kopējās siltumnīcefekta gāzu emisijas Kopienā samazināt vismaz par 20 %, salīdzinot ar 1990. gada līmeni, vai pat par 30 %, ja citas attīstītās valstis apņemas panākt līdzvērtīgus emisiju samazinājumus, bet ekonomiski spēcīgākās jaunattīstības valstis apņemas emisijas samazināt saskaņā ar to attiecīgajām iespējām.

(2) 2009. gadā Komisija pabeidza Savienības ilgtspējīgas attīstības stratēģijas pārskatīšanu, uzmanību pievēršot aktuālākajām problēmām ilgtspējīgas attīstības jomā, proti, transportam, klimata pārmaiņām, sabiedrības veselībai un energotaupībai.

(3) Lai panāktu vajadzīgos emisiju samazinājumus, politika un pasākumi dalībvalstu un Savienības mērogā jāīsteno visās Savienības ekonomikas nozarēs, ne tikai rūpniecības un enerģētikas nozarē. Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums 406/2009/EK (2009. gada 23. aprīlis) par dalībvalstu pasākumiem siltumnīcas efektu izraisošu gāzu emisiju samazināšanai, lai izpildītu Kopienas saistības siltumnīcas efektu izraisošu gāzu emisiju samazināšanas jomā līdz 2020. gadam ([4]), paredz vidējo samazinājumu par 10 % salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni nozarēs, kuras nav iekļautas ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā ([5]), tostarp autotransporta nozarē. Autotransporta nozare ir otrs lielākais siltumnīcefekta gāzu avots Savienībā, un tās radītās emisijas, tostarp vieglo kravas automobiļu emisijas, turpina pieaugt. Ja autotransporta emisijas turpinās pieaugt, cīņā pret klimata pārmaiņām būtiski tiks apdraudēti citu nozaru pūliņi.

(4) Salīdzinājumā ar atsevišķiem valsts mēroga samazināšanas mērķiem Savienības mērķi attiecībā uz jauniem

([1]) OV C 44, 11.2.2011., 157. lpp.
([2]) Eiropas Parlamenta 2011. gada 15. februāra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2011. gada 31. marta lēmums.
([3]) OV L 33, 7.2.1994., 11. lpp.
([4]) OV L 140, 5.6.2009., 136. lpp.
([5]) OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.

autotransporta līdzekļiem sniedz ražotājiem lielāku noteiktību plānošanas ziņā un rīcības brīvību CO_2 samazināšanas prasību ievērošanai. Nosakot emisiju standartus, ir svarīgi ņemt vērā, kā tie ietekmēs tirgu un ražotāju konkurētspēju, uzņēmējdarbības tiešās un netiešās izmaksas un ieguvumus, kas rodas, stimulējot inovācijas un samazinot enerģijas patēriņu un degvielas izmaksas.

(5) Lai veicinātu Eiropas automobiļu ražošanas nozares konkurētspēju, galvenokārt būtu jāizmanto tādas stimulējošas shēmas kā kompensācijas par ekoinovācijām un superkredītu piešķiršana.

(6) Komisija 2007. gada 7. februāra paziņojumos "Par rezultātiem, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO_2 emisiju samazināšanai" un "Par konkurētspējīgas autobūves nozares tiesisko regulējumu 21. gadsimtam (*CARS21*)" uzsvēra, ka, nepieņemot papildu pasākumus, Kopienas mērķis līdz 2012. gadam samazināt jauno pasažieru automobiļu parka vidējās emisijas līdz 120 g CO_2/km netiks sasniegts.

(7) Šajos paziņojumos tika ierosināta integrēta pieeja, lai sasniegtu Kopienas mērķi līdz 2012. gadam Kopienā reģistrētu jaunu vieglo pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu vidējās emisijas samazināt līdz 120 g CO_2/km, galveno uzmanību pievēršot obligātiem CO_2 emisiju samazinājumiem ar nolūku samazināt jauno automobiļu parka vidējās emisijas līdz 130 g CO_2/km, uzlabojot transportlīdzekļa dzinēja tehnoloģijas, un ar citiem tehniskiem uzlabojumiem, tostarp paaugstinot vieglo kravas automobiļu degvielas patēriņa efektivitāti, panākt turpmāku samazinājumu par 10 g CO_2/km vai līdzvērtīgi, ja tas būs tehniski vajadzīgs.

(8) Noteikumiem, ar ko īsteno mērķi attiecībā uz vieglo kravas automobiļu emisijām, būtu jāatbilst tiesiskajam regulējumam par jaunu vieglo pasažieru automobiļu parka emisiju mērķu īstenošanu, kas paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 443/2009 (2009. gada 23. aprīlis), ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO_2 emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem [1].

(9) Tiesiskajam regulējumam par jaunu vieglo kravas automobiļu vidējo emisiju mērķa sasniegšanu būtu jānodrošina, lai emisiju samazināšanas mērķi neietekmētu konkurenci, atbilstu sociālās vienlīdzības principiem, būtu ilgtspējīgi un ņemtu vērā Eiropas autoražotāju daudzveidību, būtu taisnīgi un neradītu tiem nepamatotus konkurences izkropļojumus. Tiesiskajam regulējumam vajadzētu būt saderīgam ar vispārējo mērķi sasniegt Savienības emisiju samazināšanas mērķus, un tas būtu jāpapildina ar citiem instrumentiem, kas vairāk saistīti ar lietošanu, piemēram, automobiļu un enerģijas nodokļu diferencēšana vai pasākumi vieglo kravas automobiļu ātruma ierobežošanai.

(10) Lai saglabātu vieglo kravas automobiļu tirgus dažādību un tā spēju atbilst dažādām patērētāju vajadzībām, CO_2 emisiju mērķi attiecībā uz vieglajiem kravas automobiļiem būtu jānosaka lineāri saskaņā ar transportlīdzekļa lietderību. Lietderības raksturošanai piemērots parametrs ir masa, jo tā nodrošina atbilstību ar pašreizējām emisijām un tāpēc ļauj noteikt reālākus un konkurences ziņā neitrālākus mērķus. Turklāt dati par masu ir pieejami uzreiz. Būtu jāapkopo dati par alternatīviem lietderības parametriem, piemēram, aizņemto laukumu (vidējās šķērsbāzes un garenbāzes reizinājums) un lietderīgo slodzi, lai uz lietderību balstīto pieeju varētu novērtēt ilgākā laikposmā.

(11) Ar šo regulu aktīvi tiek veicinātas ekoinovācijas un ņemta vērā tehnoloģiju attīstība nākotnē, kas var uzlabot Eiropas automobiļu nozares konkurētspēju ilgtermiņā un radīt vairāk augstas kvalitātes darbavietu. Lai regulāri novērtētu ar ekoinovāciju palīdzību gūtos emisiju samazinājumus, Komisijai būtu jāapsver iespēja testa procedūru pārskatā iekļaut ekoinovācijas pasākumus saskaņā ar 14. panta 3. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai [2], ņemot vērā šādas iekļaušanas tehnisko un ekonomisko ietekmi.

(12) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 1999/94/EK (1999. gada 13. decembris) par tādas patērētājiem domātas informācijas pieejamību jaunu vieglo automobiļu tirdzniecībā, kas raksturo degvielas ekonomiju un CO_2 emisiju [3], jau ir noteikta prasība, ka automobiļu reklāmizdevumos galalietotājiem jānodrošina dati par transportlīdzekļa oficiālajām CO_2 emisijām un oficiālo degvielas patēriņu. Komisija 2003. gada 26. marta Ieteikumā 2003/217/EK par Direktīvas 1999/94/EK prasību attiecībā uz reklāmizdevumiem piemērošanu citiem medijiem to ir interpretējusi, iekļaujot arī reklāmu [4]. Tādēļ būtu jāpaplašina Direktīvas 1999/94/EK darbības joma, to attiecinot arī uz vieglajiem kravas automobiļiem, lai vēlākais līdz 2014. gadam šādu automobiļu reklāmai, kurā tiek sniegta informācija saistībā ar enerģiju vai cenu,

[1] OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.

[2] OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

[3] OV L 12, 18.1.2000., 16. lpp.

[4] OV L 82, 29.3.2003., 33. lpp.

noteiktu prasību, ka galalietotājiem tiek sniegti oficiāli dati par transportlīdzekļa CO_2 emisiju un oficiālo degvielas patēriņu.

(13) Atzīstot ārkārtīgi augstās pētniecības un izstrādes, kā arī vienības ražošanas izmaksas, kas radīsies, ieviešot tirgū agrīno paaudžu ļoti maza oglekļa emisijas apjoma transportlīdzekļu tehnoloģijas pēc tam, kad stāsies spēkā šī regula, tajā ir ietverti arī konkrēti pagaidu noteikumi, kurus piemēros, lai paātrinātu un veicinātu ārkārtīgi maza oglekļa emisijas apjoma transportlīdzekļu ieviešanu Savienības tirgū to sākotnējos tirdzniecības posmos.

(14) Izmantojot atsevišķas alternatīvās degvielas, var ievērojami samazināt CO_2 emisijas visā degvielas aprites ciklā no ieguves līdz patēriņam. Tāpēc šajā regulā ir iekļauti īpaši noteikumi, lai veicinātu konkrētas alternatīvās degvielas transportlīdzekļu turpmāku laišanu Savienības tirgū.

(15) Lai uzlabotu datu vākšanu par degvielas patēriņu un tā mērīšanu, vēlākais līdz 2012. gada 1. janvārim Komisijai būtu jāapsver, vai nepieciešams grozīt atbilstīgos tiesību aktus, lai tajos iekļautu pienākumu katru automobili aprīkot ar degvielas patēriņa mērītāju tiem ražotājiem, kas vēlas saņemt tipa apstiprinājumu N_1 kategorijas transportlīdzekļiem atbilstīgi II pielikumam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai ([1]).

(16) Lai nodrošinātu atbilstību Regulai (EK) Nr. 443/2009 un izvairītos no ļaunprātīgas izmantošanas gadījumiem, mērķis būtu jāattiecina uz jauniem vieglajiem kravas automobiļiem, kas pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kas agrāk nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības, izņemot uz ierobežotu laiku.

(17) Ar Direktīvu 2007/46/EK izveido saskaņotu sistēmu, kurā ietilpst administratīvie noteikumi un vispārīgas tehniskās prasības visu to jauno transportlīdzekļu apstiprināšanai, kas ir tās darbības jomā. Iestādei, kas atbild par minētās direktīvas ievērošanu, vajadzētu būt iestādei, kas atbild par visiem tipa apstiprināšanas procesa aspektiem atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu.

(18) Ražotājiem vajadzētu būt iespējām izvēlēties, kā sasniegt mērķus saskaņā ar šo regulu, un tiem būtu jāievēro jauno transportlīdzekļu parka vidējo emisiju rādītāji, nevis CO_2 mērķi attiecībā uz katru atsevišķu transportlīdzekli. Tādēļ ražotājiem būtu jānodrošina, lai visiem jauniem vieglajiem kravas automobiļiem, kuri reģistrēti Savienībā un par ko tie ir atbildīgi, vidējās īpatnējās emisijas nepārsniedz vidējo emisiju mērķus, kas noteikti šiem transportlīdzekļiem. Šī prasība būtu pakāpeniski jāievieš laikposmā no 2014. gada līdz 2017. gadam, lai veicinātu tās īstenošanu. Tas atbilst norādītajiem termiņiem un pakāpeniskas ieviešanas laikposma ilgumam, kas noteikts Regulā (EK) Nr. 443/2009.

(19) Lai nodrošinātu, ka mērķi atspoguļo mazo un specifisku modeļu ražotāju īpatnības un atbilst ražotāja emisiju samazināšanas iespējām, šiem ražotājiem būtu jānosaka alternatīvi emisiju samazināšanas mērķi, ņemot vērā konkrētā ražotāja transportlīdzekļu tehnoloģiskās iespējas samazināt to īpatnējās CO_2 emisijas un atbilstīgi attiecīgo tirgus segmentu īpašībām. Šī atkāpe būtu jāiekļauj I pielikuma īpatnējo emisiju mērķu pārskatā, kas jāpabeidz vēlākais līdz 2013. gada sākumam.

(20) Ar Savienības stratēģiju vieglo pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO_2 emisiju samazināšanai tika izveidota integrēta pieeja, lai līdz 2012. gadam sasniegtu Savienības emisiju mērķi 120 g CO_2/km, kā arī iepazīstinātu ar ilgāka laikposma redzējumu turpmākiem emisiju samazinājumiem. Regulā (EK) Nr. 443/2009 precizēts šis ilgāka laikposma redzējums, nosakot, ka visu jauno automobiļu parka vidējās emisijas jāsamazina līdz 95 g CO_2/km. Lai nodrošinātu atbilstību šai pieejai un plānošanas noteiktību nozares uzņēmumiem, būtu jānosaka ilgtermiņa mērķis attiecībā uz vieglo kravas automobiļu īpatnējām CO_2 emisijām 2020. gadam.

(21) Lai ražotājiem nodrošinātu rīcības brīvību emisiju mērķu sasniegšanai atbilstīgi šai regulai, tie uz atklātības, pārredzamības un nediskriminācijas pamata var vienoties par grupas izveidi. Izveidojot grupu, atsevišķa ražotāja mērķi būtu jāaizstāj ar kopēju grupas mērķi, kas grupas locekļiem būtu kopīgi jāsasniedz.

(22) Pabeigta transportlīdzekļa īpatnējās CO_2 emisijas būtu jāattiecina uz bāzes transportlīdzekļa ražotāju.

(23) Lai pabeigtu transportlīdzekļu CO_2 emisiju un degvielas ekonomijas vērtības būtu reprezentatīvas, Komisijai būtu jāierosina īpaša kārtība un attiecīgos gadījumos jāapsver iespējas pārskatīt tipa apstiprināšanu regulējošos tiesību aktus.

([1]) OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

(24) Vajadzīgs stabils atbilstības novērtēšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka šīs regulas mērķi tiek sasniegti.

(25) Vieglo kravas automobiļu īpatnējās CO_2 emisijas Savienībā tiek mērītas saskaņoti atbilstīgi metodikai, kas noteikta Regulā (EK) Nr. 715/2007. Lai šīs shēmas administratīvais slogs būtu minimāls, atbilstība būtu jānosaka, atsaucoties uz tādiem datiem par jaunu transportlīdzekļu reģistrāciju Savienībā, kurus apkopojušas dalībvalstis un kas paziņoti Komisijai. Lai nodrošinātu to datu saskaņotību, kas izmantoti atbilstības novērtēšanai, iespējami vairāk būtu jāsaskaņo noteikumi par šo datu apkopošanu un paziņošanu.

(26) Direktīva 2007/46/EK paredz, ka ražotājiem jāizdod atbilstības sertifikāts par katru jaunu vieglo kravas automobili un ka dalībvalstīm jaunu vieglo kravas automobili jāatļauj reģistrēt un nodot ekspluatācijā tikai tad, ja tam ir derīgs atbilstības sertifikāts. Dalībvalstu apkopotajiem datiem būtu jāatbilst vieglā kravas automobiļa ražotāja izdotā atbilstības sertifikāta datiem, un to apkopošanā būtu jāizmanto tikai šis dokuments. Vajadzētu būt Savienības datubāzei, kurā reģistrē atbilstības sertifikātā norādītos datus. Tā būtu jāizmanto kā vienīgais uzziņas avots, lai dalībvalstīm atvieglotu darbības ar reģistrācijas datiem, ja transportlīdzekļus reģistrē pirmo reizi.

(27) Tas, kā ražotājs ir sasniedzis mērķus saskaņā ar šo regulu, būtu jānovērtē Savienības mērogā. Ražotājiem, kuru vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz ar šo regulu atļautās emisijas, no 2014. gada 1. janvāra attiecībā uz katru kalendāra gadu būtu jāmaksā par pārsniegtajām emisijām. Šai maksai vajadzētu būt atšķirīgai atkarībā no tā, cik lielā mērā ražotāji nav sasnieguši mērķi. Lai nodrošinātu konsekvenci, maksas mehānismam būtu jālīdzinās mehānismam, kas noteikts Regulā (EK) Nr. 443/2009. Summas, kas samaksātas par pārsniegtajām emisijām, būtu jāuzskata par Eiropas Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

(28) Ņemot vērā šīs regulas mērķi un tajā noteikto kārtību, valsts pasākumos, ko dalībvalstis var saglabāt vai ieviest atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 193. pantam, nebūtu jāparedz papildu vai stingrākas sankcijas ražotājiem, kuri nesasniedz šajā regulā noteiktos mērķus.

(29) Šai regulai nebūtu jāskar Savienības konkurences noteikumu pilnīga piemērošana.

(30) Būtu jāapsver jauna kārtība ilgtermiņa mērķa sasniegšanai, īpaši attiecībā uz līknes slīpumu, lietderības parametru un maksu par pārsniegtajām emisijām.

(31) Autotransporta līdzekļu ātrums būtiski ietekmē to degvielas patēriņu un CO_2 emisijas. Turklāt, ja vieglajiem kravas automobiļiem netiek noteikts ātruma ierobežojums, var veidoties konkurence par maksimālo ātrumu, un tā rezultātā var pārmērīgi pieaugt elektropārvades sistēmu izmēri, kā arī lēnāka darbība var tik uzskatīta par mazāk efektīvu. Tāpēc ir lietderīgi izpētīt iespējas paplašināt darbības jomu Padomes Direktīvai 92/6/EEK (1992. gada 10. februāris) par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos Kopienā [1], lai tajā iekļautu vieglos kravas automobiļus, uz kuriem attiecas šī regula.

(32) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, jo īpaši, lai pieņemtu sīki izstrādātus noteikumus vidējo emisiju monitoringam un ziņošanai, proti, attiecībā uz vidējo emisiju datu vākšanu, reģistrēšanu, sagatavošanu, pārraidi, aprēķināšanu un paziņošanu, un II pielikumā noteikto prasību piemērošanai, kā arī lai pieņemtu sīki izstrādātus pasākumus attiecībā uz maksu par pārsniegtajām emisijām un sīki izstrādātus noteikumus inovatīvu tehnoloģiju apstiprināšanas kārtībai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu [2].

(33) Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai grozītu uzraudzības un ziņošanas prasības, kas noteiktas II pielikumā, ņemot vērā šīs regulas piemērošanā gūto pieredzi, ar mērķi pielāgot I pielikumā minēto M_0 vērtību jaunu vieglo kravas automobiļu vidējai masai iepriekšējos trijos kalendārajos gados, pieņemt noteikumus par atkāpēm piemērojamo atbilstības kritēriju interpretāciju, par pieteikumu saturu un par īpatnējo CO_2 emisiju samazināšanas programmu saturu un novērtēšanu, kā arī ar mērķi apstiprināt I pielikumā noteiktās formulas, lai atspoguļotu jebkādas izmaiņas reglamentētajā pārbaudes procedūrā CO_2 īpatnējo emisiju mērīšanai. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī.

[1] OV L 57, 2.3.1992., 27. lpp.
[2] OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

(34) Tā kā šīs regulas mērķi, proti, CO_2 emisiju prasību jauniem vieglajiem kravas automobiļiem noteikšanu, nevar sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un tā apjoma un ietekmes dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un mērķi

1. Ar šo regulu nosaka CO_2 emisiju prasības jauniem vieglajiem kravas automobiļiem. Šajā regulā noteikts, ka visu jaunu vieglo kravas automobiļu vidējām CO_2 emisijām jābūt 175 g CO_2/km, ko panāk, uzlabojot transportlīdzekļu tehnoloģijas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem, kā arī izmantojot inovatīvas tehnoloģijas.

2. Ar šo regulu attiecībā uz Savienībā reģistrētu jaunu vieglo kravas automobiļu vidējām emisijām nosaka mērķi 147 g CO_2/km, kurš piemērojams no 2020. gada, ievērojot īstenojamības apstiprinājumu, kā noteikts 13. panta 1. punktā.

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz N_1 kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuri definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, kuru standartmasa nepārsniedz 2 610 kg, un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktam ("vieglie kravas automobiļi"), kuri tiek pirmo reizi reģistrēti Savienībā un kuri iepriekš nav bijuši reģistrēti ārpus Savienības ("jauni vieglie kravas automobiļi").

2. Neņem vērā iepriekšēju reģistrāciju ārpus Savienības, ja tā notikusi mazāk nekā trīs mēnešus pirms reģistrācijas Savienībā.

3. Šī regula neattiecas uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 5. punktā.

3. pants

Definīcijas

1. Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

a) ražotāja "vidējās īpatnējās CO_2 emisijas" ir visu tā izgatavoto jauno vieglo kravas automobiļu īpatnējo CO_2 emisiju vidējais rādītājs;

b) "atbilstības sertifikāts" ir Direktīvas 2007/46/EK 18. pantā minētais sertifikāts;

c) "vairākos posmos pabeigts transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kam tipa apstiprinājums piešķirts pēc vairākposmu tipa apstiprināšanas procesa atbilstīgi Direktīvai 2007/46/EK;

d) "pabeigts transportlīdzeklis" ir jebkurš transportlīdzeklis, kas nav jāpabeidz, lai tas atbilstu attiecīgām Direktīvas 2007/46/EK tehniskām prasībām;

e) "bāzes transportlīdzeklis" ir jebkurš transportlīdzeklis, ko izmanto vairākposmu tipa apstiprināšanas procesa pirmajā posmā;

f) "ražotājs" ir persona vai struktūra, kas saskaņā ar Direktīvu 2007/46/EK atskaitās apstiprinošajai iestādei par visiem ES tipa apstiprināšanas procedūras aspektiem un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu;

g) "masa" ir transportlīdzekļa masa ar virsbūvi, transportlīdzeklim esot tehniskā kārtībā, kā norādīts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.6. punktā;

h) "īpatnējās CO_2 emisijas" ir vieglā kravas automobiļa emisijas, kas izmērītas atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 715/2007 un pabeigtā vai nokomplektētā transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā norādītas kā CO_2 masas emisija (jauktā režīmā);

i) "īpatnējo emisiju mērķis" ražotājam ir indikatīvo īpatnējo CO_2 emisiju vidējais rādītājs, kas saskaņā ar I pielikumu noteikts katram ražotāja izgatavotam jaunam vieglajam kravas automobilim, vai, ja saskaņā ar 11. pantu ražotājam piešķir atkāpi, īpatnējo CO_2 emisiju mērķis, kas noteikts atbilstīgi minētajai atkāpei;

j) "balstvirsma" ir automobiļa šķērsbāzes un garenbāzes reizinājums, kā noteikts atbilstības sertifikātā un definēts Direktīvas 2007/46/EK I pielikuma 2.1. un 2.3. punktā;

k) "lietderīgā slodze" ir atšķirība starp tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu atbilstīgi Direktīvas 2007/46/EK II pielikumam un transportlīdzekļa masu.

2. Šajā regulā "saistītu ražotāju grupa" nozīmē ražotāju un ar to saistītos uzņēmumus. Attiecībā uz ražotāju "saistīti uzņēmumi" ir:

a) uzņēmumi, kuros ražotājam tieši vai netieši ir:

i) tiesības uz vairāk nekā pusi no balsstiesībām; vai

ii) tiesības iecelt vairāk nekā pusi no uzņēmuma uzraudzības padomes, valdes vai uzņēmumu juridiski pārstāvošu struktūru locekļiem; vai

iii) tiesības pārvaldīt uzņēmuma darījumus;

b) uzņēmumi, kuriem attiecībā uz ražotāju tieši vai netieši ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;

c) uzņēmumi, kuros b) apakšpunktā minētajam uzņēmumam tieši vai netieši ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības vai pilnvaras;

d) uzņēmumi, kuros ražotājam kopā ar vienu vai vairākiem a), b) vai c) apakšpunktā minētajiem uzņēmumiem vai kuros diviem vai vairākiem no iepriekšminētajiem uzņēmumiem kopā ir a) apakšpunktā uzskaitītās tiesības un pilnvaras;

e) uzņēmumi, kuros a) apakšpunktā minētās tiesības vai pilnvaras kopīgi ir ražotājam vai vienam vai vairākiem tā saistītajiem uzņēmumiem, kas minēti a) līdz d) apakšpunktā, un vienai vai vairākām trešām personām.

4. pants

Īpatnējo emisiju mērķi

Kalendāra gadā, kas sākas 2014. gada 1. janvārī, un katrā nākamajā kalendāra gadā visi vieglo kravas automobiļu ražotāji nodrošina, ka to vidējās īpatnējās CO_2 emisijas nepārsniedz īpatnējo emisiju mērķi, kas noteikts saskaņā ar I pielikumu vai, ja saskaņā ar 11. pantu ražotājam piešķir atkāpi, saskaņā ar minēto atkāpi.

Ja vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa īpatnējās emisijas nav zināmas, bāzes transportlīdzekļa ražotājs vidējo īpatnējo CO_2 emisiju vērtību nosaka, izmantojot bāzes transportlīdzekļa īpatnējo emisiju vērtību.

Lai noteiktu katra ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, ņem vērā turpmāk norādītās procentuālās vērtības attiecībā uz katru ražotāja jaunu vieglo kravas automobili, kas reģistrēts attiecīgajā gadā:

— 70 % 2014. gadā,

— 75 % 2015. gadā,

— 80 % 2016. gadā,

— 100 % no 2017. gada.

5. pants

Superkredīti

Aprēķinot vidējās īpatnējās CO_2 emisijas, katru jaunu vieglo kravas automobili, kura īpatnējās CO_2 emisijas nepārsniedz 50 g CO_2/km, uzskaita kā:

— 3,5 vieglos kravas automobiļus 2014. gadā,

— 3,5 vieglos kravas automobiļus 2015. gadā,

— 2,5 vieglos kravas automobiļus 2016. gadā,

— 1,5 vieglos kravas automobiļus 2017. gadā,

— 1 vieglo kravas automobili no 2018. gada.

Vieglo kravas automobiļu, kuru īpatnējās CO_2 emisijas nepārsniedz 50 g CO_2/km, maksimālais skaits, kas jāņem vērā, piemērojot pirmajā daļā minēto aprēķinu, superkredītu shēmas darbības laikā nepārsniedz 25 000 vieglos kravas automobiļus uz vienu ražotāju.

6. pants

Īpatnējo emisiju mērķis alternatīvās degvielas vieglajiem kravas automobiļiem

Lai noteiktu, vai ražotāji ievēro 4. pantā minētos īpatnējo emisiju mērķus, īpatnējo CO_2 emisiju daudzumu katram vieglajam kravas automobilim, kas izstrādāts, lai varētu darboties ar benzīnu ar 85 % bioetanola piejaukumu ("E85"), un kas atbilst attiecīgo Savienības tiesību aktu vai Eiropas tehniskajiem standartiem, līdz 2015. gada 31. decembrim samazina par 5 %, jo biodegvielas izmantošanas dēļ tam ir lielākas tehnoloģiskās un emisiju samazināšanas spējas. Šo samazinājumu piemēro vienīgi gadījumos, ja vismaz 30 % no degvielas uzpildes stacijām tajā dalībvalstī, kurā vieglais kravas automobilis ir reģistrēts, piedāvā šāda veida alternatīvu degvielu, kas atbilst attiecīgajos Savienības tiesību aktos noteiktajiem biodegvielu ilgtspējības kritērijiem.

7. pants

Apvienošanās grupā

1. Jaunu vieglo kravas automobiļu ražotāji, kam saskaņā ar 11. pantu nav piešķirta atkāpe, var apvienoties grupā, lai izpildītu 4. pantā norādītās saistības.

2. Vienošanos par grupas veidošanu var paredzēt uz vienu vai vairākiem kalendāra gadiem ar noteikumu, ka katras vienošanās kopējais termiņš nepārsniedz piecus kalendāra gadus, un vienošanās vēlākais jānoslēdz tā pirmā kalendāra gada 31. decembrī, par kuru jāapkopo emisijas dati. Ražotāji, kas apvienojas grupā, iesniedz Komisijai šādu informāciju:

a) ražotāji, kurus iekļaus grupā;

b) ražotājs, kas izvirzīts par grupas vadītāju, būs grupas kontaktpersona un būs atbildīgs par to maksu par pārsniegtām emisijām samaksāšanu, kuras grupai noteiktas saskaņā ar 9. pantu;

c) pierādījumi, ka grupas vadītājs varēs izpildīt b) apakšpunktā minētos pienākumus.

3. Ja izvirzītais grupas vadītājs neizpilda prasību samaksāt maksu par pārsniegtajām emisijām, kura grupai noteikta saskaņā ar 9. pantu, Komisija paziņo par to ražotājiem.

4. Grupā iekļautie ražotāji kopīgi informē Komisiju par izmaiņām saistībā ar grupas vadītāju vai grupas finansiālo stāvokli, ciktāl tas ietekmē tās spēju pildīt prasību maksāt par pārsniegtajām emisijām, kas grupai noteikta saskaņā ar 9. pantu, kā arī par izmaiņām grupas sastāvā vai grupas likvidēšanu.

5. Ražotāji var vienoties par apvienošanos grupā, ja to vienošanās atbilst LESD 101. un 102. pantam un ja tie ar komerciāli pamatotiem nosacījumiem atklāti, pārredzami un bez diskriminācijas ļauj grupā darboties visiem ražotājiem, kas vēlas kļūt par grupas dalībniekiem. Neskarot Savienības konkurences noteikumu vispārēju piemērošanu šādām grupām, visi grupas dalībnieki jo īpaši nodrošina, ka saistībā ar vienošanos par grupas veidošanu nedrīkst ne kopīgi izmantot datus, ne apmainīties ar informāciju, izņemot attiecībā uz šādu informāciju:

a) vidējās īpatnējās CO_2 emisijas;

b) īpatnējo emisiju mērķis;

c) kopējais reģistrēto transportlīdzekļu skaits.

6. Šā panta 5. punktu nepiemēro, ja visi grupas ražotāji veido vienu un to pašu saistītu ražotāju grupu.

7. Ja nav 3. punktā minētā paziņojuma, to ražotāju grupu, par ko Komisijai iesniegta informācija attiecībā uz 4. pantā minēto saistību izpildi, uzskata par vienu ražotāju. Ar uzraudzību un ziņošanu saistītā informācija par ikvienu ražotāju, kā arī ikvienu ražotāju grupu tiek reģistrēta, nodota un darīta pieejama 8. panta 4. punktā minētajā centralizētajā reģistrā.

8. pants

Vidējo emisiju monitorings un ziņošana par tām

1. Saskaņā ar II pielikuma A daļu par kalendāra gadu, kas sākas 2012. gada 1. janvārī, un katru nākamo kalendāra gadu katra dalībvalsts fiksē informāciju par katru jaunu vieglo kravas automobili, kas reģistrēts tās teritorijā. Šo informāciju dara pieejamu ražotājiem un viņu izraudzītajiem importētājiem vai pārstāvjiem katrā dalībvalstī. Dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka par reģistrāciju atbildīgo iestāžu darbība ir pārredzama.

2. Sākot no 2013. gada, katru gadu līdz 28. februārim dalībvalsts nosaka un nosūta Komisijai II pielikuma B daļā minēto informāciju par iepriekšējo kalendāra gadu. Datus nosūta II pielikuma C daļā noteiktajā formātā.

3. Pēc Komisijas pieprasījuma dalībvalsts nosūta arī visus datus, kas savākti, ievērojot 1. punktu.

4. Komisija uztur centralizētu reģistru, kurā apkopo tos datus, ko dalībvalstis paziņojušas atbilstīgi šim pantam, un šis reģistrs ir publiski pieejams. Līdz 2013. gada 30. jūnijam un katru nākamo gadu Komisija katram ražotājam provizoriski aprēķina:

a) vidējās īpatnējās CO_2 emisijas iepriekšējā kalendāra gadā;

b) īpatnējo emisiju mērķi iepriekšējā kalendāra gadā;

c) starpību starp ražotāja vidējām īpatnējām CO_2 emisijām iepriekšējā kalendāra gadā un tā īpatnējo emisiju mērķi attiecīgajā gadā.

Komisija katram ražotājam paziņo provizorisko aprēķinu par attiecīgo ražotāju. Paziņojums ietver datus par katrā dalībvalstī reģistrēto jauno vieglo kravas automobiļu skaitu un to īpatnējām CO_2 emisijām.

5. Ražotājs trīs mēnešu laikā pēc 4. punktā minētā provizoriskā aprēķina saņemšanas var paziņot Komisijai par kļūdām datos, norādot dalībvalsti, kurā, pēc ražotāja domām, radusies kļūda.

6. Komisija izskata visus ražotāju ziņojumus un līdz 31. oktobrim vai nu apstiprina, vai arī groza provizoriskos aprēķinus, kas minēti 4. punktā.

7. Attiecībā uz 2012. un 2013. kalendāra gadu un pamatojoties uz aprēķiniem, kas veikti saskaņā ar 5. punktu, Komisija informē ražotāju, ja tai šķiet, ka ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi.

8. Katrā dalībvalstī kompetentā iestāde monitoringa datu vākšanai un paziņošanai saskaņā ar šo regulu ir tā iestāde, kas izraudzīta saskaņā ar 8. panta 7. punktu Regulā (EK) Nr. 443/2009.

9. Komisija pieņem sīki izstrādātus noteikumus par monitoringu un datu paziņošanu saskaņā ar šo pantu un par II pielikuma piemērošanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Lai ņemtu vērā pieredzi, kas gūta, piemērojot šo regulu, Komisija, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu un ievērojot 16. un 17. pantā paredzētos nosacījumus, var grozīt II pielikumu.

10. Turklāt dalībvalstis apkopo un paziņo datus saskaņā ar šo pantu par to M_2 un N_2 kategorijas transportlīdzekļu reģistrāciju, kuri noteikti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā un kuru standartmasa nepārsniedz 2 610 kg, un par transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu.

9. pants

Maksa par pārsniegtajām emisijām

1. Attiecībā uz laikposmu no 2014. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim un katru nākamo kalendāra gadu Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām attiecīgi ražotājam vai grupas vadītājam, ja ražotāja vidējās īpatnējās CO_2 emisijas pārsniedz tā īpatnējo emisiju mērķi.

2. Maksu par pārsniegtajām emisijām, kas minēta 1. punktā, aprēķina pēc šādām formulām:

a) no 2014. gada līdz 2018. gadam:

i) ja emisijas pārsniegtas vairāk nekā par 3 g CO_2/km:

((pārsniegtās emisijas – 3 g CO_2/km) × EUR 95 + EUR 45) × jauno vieglo kravas automobiļu skaits;

ii) ja emisijas pārsniegtas par vairāk nekā 2 g CO_2/km, bet ne vairāk kā par 3 g CO_2/km:

((pārsniegtās emisijas – 2 g CO_2/km) × EUR 25 + EUR 20) × jauno vieglo kravas automobiļu skaits;

iii) ja emisijas pārsniegtas par vairāk nekā 1 g CO_2/km, bet ne vairāk kā par 2 g CO_2/km:

((pārsniegtās emisijas – 1 g CO_2/km) × EUR 15 + EUR 5) × jauno vieglo kravas automobiļu skaits;

iv) ja emisijas pārsniegtas mazāk nekā par 1 g CO_2/km:

(pārsniegtās emisijas × EUR 5)× jauno vieglo kravas automobiļu skaits;

b) no 2019. gada:

(pārsniegtās emisijas × EUR 95) × jauno vieglo kravas automobiļu skaits.

Šajā pantā piemēro šādas definīcijas:

— "pārsniegtās emisijas" ir gramos uz kilometru (pozitīvs skaitlis) izteikta un līdz trim zīmēm aiz komata noapaļota CO_2 vērtība, par kuru ražotājs pārsniedzis īpatnējo emisiju mērķi kalendāra gadā vai tā daļā, uz kuru attiecas 4. pantā noteiktās saistības, ņemot vērā CO_2 emisiju samazinājumu saistībā ar inovatīvu tehnoloģiju izmantošanu, kas apstiprinātas atbilstīgi 12. pantam, un

— "jaunu vieglo kravas automobiļu skaits" ir ražotāja izgatavotu un minētajā laikposmā reģistrētu jaunu vieglo kravas automobiļu skaits atbilstīgi pakāpeniskas ieviešanas kritērijam, kas noteikts 4. pantā.

3. Komisija pieņem sīki izstrādātus pasākumus šā panta 1. punktā minētās maksas par emisiju pārsniegšanu iekasēšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

4. Maksas par pārsniegtajām emisijām uzskata par Eiropas Savienības vispārējā budžeta ieņēmumiem.

10. pants

Ražotāju darbības rezultātu publicēšana

1. Līdz 2013. gada 31. oktobrim un pēc tam līdz katra nākamā gada 31. oktobrim Komisija publicē sarakstu, kurā par katru ražotāju norāda:

a) tā īpatnējo emisiju mērķi iepriekšējā kalendāra gadā;

b) tā vidējās īpatnējās CO_2 emisijas iepriekšējā kalendāra gadā;

c) atšķirību starp iepriekšējā kalendāra gada vidējām īpatnējām CO_2 emisijām un attiecīgā gada īpatnējo emisiju mērķi;

d) vidējās īpatnējās CO_2 emisijas visiem jaunajiem vieglajiem kravas automobiļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendāra gadā;

e) vidējo masu visiem jaunajiem vieglajiem kravas automobiļiem, kas Savienībā reģistrēti iepriekšējā kalendāra gadā.

2. No 2015. gada 31. oktobra sarakstā, ko publicē saskaņā ar 1. punktu, norāda arī to, vai ražotājs izpildījis 4. panta prasības iepriekšējam kalendāra gadam.

11. pants

Atkāpes dažiem transportlīdzekļu ražotājiem

1. Pieteikumu par atkāpes piemērošanu īpatnējo emisiju mērķim, kas aprēķināts saskaņā ar I pielikumu, var iesniegt ražotājs, kura izgatavoto vieglo kravas automobiļu skaits, kas katru kalendāra gadu tiek reģistrēts Savienībā, nepārsniedz 22 000, un kurš:

a) neietilpst saistītu ražotāju grupā; vai

b) neietilpst saistītu ražotāju grupā, kas kopā ir atbildīga par mazāk nekā 22 000 Savienībā reģistrētiem jauniem vieglajiem kravas automobiļiem vienā kalendāra gadā; vai

c) ir daļa no saistītu ražotāju grupas, bet kuram ir savas ražošanas iekārtas un projektēšanas centrs.

2. Atkāpi, ko piemēro saskaņā ar 1. punktu, var piešķirt maksimāli uz pieciem kalendāra gadiem. Pieteikumu iesniedz Komisijai, un tajā norāda:

a) ražotāja nosaukumu un kontaktpersonu;

b) pierādījumus, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi;

c) informāciju par vieglajiem kravas automobiļiem, ko tas ražo, tostarp par šo vieglo kravas automobiļu masu un īpatnējām CO_2 emisijām; un

d) īpatnējo emisiju mērķi, kas atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO_2 emisijas, un ņemot vērā tirgus īpatnības šāda tipa vieglajiem kravas automobiļiem.

3. Komisija piešķir ražotājam atkāpi, ja tā uzskata, ka ražotājam ir tiesības uz 1. punktā minēto atkāpi, un atzīst, ka ražotāja ierosinātais īpatnējo emisiju mērķis atbilst tā emisiju samazināšanas iespējām, tostarp ekonomiskajām un tehniskajām iespējām samazināt īpatnējās CO_2 emisijas, kā arī ņemot vērā ražotā vieglā kravas automobiļa tipa tirgus īpatnības. Atkāpi piemēro no nākamā gada 1. janvāra pēc atkāpes piešķiršanas dienas.

4. Ražotājs, uz kuru saskaņā ar šo pantu attiecas atkāpe, nekavējoties informē Komisiju par visām izmaiņām, kas ietekmē vai var ietekmēt viņa tiesības uz atkāpi.

5. Ja Komisija, pamatojoties uz 4. punktā minēto informāciju vai kāda cita iemesla dēļ uzskata, ka ražotājam vairs nav tiesību uz atkāpi, tā no nākamā kalendāra gada 1. janvāra atceļ atkāpi un paziņo par to ražotājam.

6. Ja ražotājs nesasniedz savu īpatnējo emisiju samazināšanas mērķi, Komisija ražotājam nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām saskaņā ar 9. pantu.

7. Komisija, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu un ievērojot 16. un 17. pantā paredzētos nosacījumus, pieņem noteikumus, ar kuriem papildina šā panta 1. līdz 6. punktu, *inter alia* arī noteikumus par to kritēriju interpretāciju, pēc kuriem nosaka tiesības izmantot atkāpes, par pieteikumu saturu un par īpatnējo CO_2 emisiju samazināšanas programmu saturu un novērtēšanu.

8. Pieteikumus par atkāpes piemērošanu, tostarp ar tiem saistīto papildinformāciju, 4. pantā minētos paziņojumus, informāciju par 5. pantā minēto atkāpju atcelšanu un 6. pantā minētajām maksām par pārsniegtajām emisijām, kā arī aktus, kas pieņemti, ievērojot 7. pantu, dara publiski pieejamus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1049/2001 (2001. gada 30. maijs) par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem ([1]).

12. pants

Ekoinovācijas

1. Saņemot iesniegumu no piegādātāja vai ražotāja, ņem vērā CO_2 emisiju ietaupījumu, kas panākts, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas. Šo tehnoloģiju kopējais ieguldījums ražotāja īpatnējo emisiju mērķa samazināšanā var būt līdz 7 g CO_2/km.

2. Komisija līdz 2012. gada 31. decembrim pieņem sīki izstrādātus noteikumus par šādu inovatīvu tehnoloģiju apstiprināšanas kārtību. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 14. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru. Šie sīki izstrādātie noteikumi ir saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 443/2009 12. panta 2. punktā paredzētajiem noteikumiem, un to pamatā ir šādi kritēriji attiecībā uz inovatīvajām tehnoloģijām:

a) piegādātājam vai ražotājam jābūt atbildīgam par to, ka, izmantojot šīs inovatīvās tehnoloģijas, tiek panākts CO_2 ietaupījums;

b) inovatīvajām tehnoloģijām jāsniedz pārbaudīts ieguldījums CO_2 samazināšanā;

c) inovatīvajām tehnoloģijām nedrīkst piemērot standarta pārbaudes cikla CO_2 mērījumus vai obligātos noteikumus saistībā ar papildu pasākumiem, kuri atbilst 10 g CO_2/km samazinājumam, kas minēts Regulas (EK) Nr. 443/2009 1. pantā, kā arī tās nedrīkst būt obligātas saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem.

3. Piegādātājs vai ražotājs, kurš iesniedz pieteikumu apstiprināt pasākumu kā inovatīvu tehnoloģiju, iesniedz Komisijai ziņojumu, tostarp pārbaudes ziņojumu, kuru sagatavojusi neatkarīga sertificēta iestāde. Ja ir iespējama mijiedarbība starp šo pasākumu un citu inovatīvu tehnoloģiju, kas jau ir apstiprināta, ziņojumā min šo mijiedarbību, un pārbaudes ziņojumā izvērtē, cik lielā mērā šī mijiedarbība maina ar katru pasākumu sasniegto samazinājumu.

4. Komisija apliecina panākto samazinājumu, pamatojoties uz 2. punktā noteiktajiem kritērijiem.

13. pants

Pārskatīšana un ziņojums

1. Līdz 2013. gada 1. janvārim Komisija pabeidz pārskatīt I pielikumā paredzētos īpatnējo emisiju mērķus un 11. pantā paredzētās atkāpes, lai noteiktu:

— kārtību, lai līdz 2020. gadam izmaksu ziņā efektīvi sasniedz 147 g CO_2/km ilgtermiņa mērķi, kura īstenojamība vēl jāapstiprina, pamatojoties uz atjauninātiem ietekmes novērtējuma rezultātiem, un

— šā mērķa īstenošanas aspektus, tostarp maksu par pārsniegtajām emisijām.

Pamatojoties uz šādu pārskatu un tā ietekmes novērtējumu, kurā novērtēta arī vispārējā ietekme uz automobiļu ražošanas nozari un ar to saistītajām nozarēm, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumu, lai šo regulu grozītu saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru un pēc iespējas neitrālāk no konkurences viedokļa, sociāli taisnīgi un ilgtspējīgi.

([1]) OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.

2. Attiecīgā gadījumā Komisija līdz 2014. gadam iesniedz priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei, lai šajā regulā iekļautu tos M_2 un N_2 kategorijas transportlīdzekļus, kuri definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā un kuru standartmasa nepārsniedz 2 610 kg, un transportlīdzekļus, kuru tipa apstiprinājums ir paplašināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu, lai tādējādi no 2020. gada pildītu ilgtermiņa mērķi.

3. Komisija līdz 2014. gadam pēc ietekmes novērtējuma veikšanas publicē ziņojumu par datiem attiecībā uz balstvirsmu un lietderīgo slodzi un to izmantošanu par lietderības parametriem, lai noteiktu īpatnējo emisiju mērķus, un vajadzības gadījumā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu grozīt I pielikumu saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru.

4. Komisija līdz 2011. gada 31. decembrim nosaka kārtību, ar kuru iegūst vairākos posmos pabeigtu transportlīdzekļu CO_2 emisiju, degvielas ekonomijas un masas reprezentatīvās vērtības, vienlaikus nodrošinot, ka bāzes transportlīdzekļa ražotājam laikus nodrošina piekļuvi vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa masas un īpatnējām CO_2 emisijām.

5. Komisija, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu un ievērojot 16. un 17. pantā paredzētos nosacījumus, līdz 2016. gada 31. oktobrim un turpmāk reizi trijos gados groza I pielikumu, lai pielāgotu tajā minēto M_0 vērtību jaunu vieglo kravas automobiļu vidējai masai iepriekšējos trijos kalendāra gados.

Šie pielāgojumi pirmoreiz stājas spēkā 2018. gada 1. janvārī un turpmāk reizi trīs gados.

6. Komisija iekļauj vieglos kravas automobiļus CO_2 emisiju mērījumu procedūru pārskatīšanā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 443/2009 13. panta 3. punktu.

No dienas, kad CO_2 emisiju mērīšanai piemēro pārskatīto procedūru, inovatīvās tehnoloģijas vairs neapstiprina saskaņā ar 12. pantā noteikto procedūru.

Komisija iekļauj vieglos kravas automobiļus Direktīvas 2007/46/EK pārskatīšanā atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 443/2009 13. panta 4. punktam.

Lai atspoguļotu jebkādas izmaiņas reglamentētajā pārbaudes procedūrā īpatnējo CO_2 emisiju mērīšanai, Komisija, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu un ievērojot 16. un 17. pantā paredzētos nosacījumus, pielāgo I pielikumā norādīto formulu.

14. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Klimata pārmaiņu komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 280/2004/EK (2004. gada 11. februāris) par monitoringa mehānismu attiecībā uz siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju un par Kioto protokola īstenošanu Kopienā ([1]) 9. pantu. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

15. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Šīs regulas 8. panta 9. punkta otrajā daļā, 11. panta 7. punktā, 13. panta 5. punktā un 13. panta 6. punkta ceturtajā daļā minētās pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem, sākot no 2011. gada 3. jūnija. Komisija sniedz ziņojumu par deleģētajām pilnvarām vēlākais sešus mēnešus pirms minētā piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšanu automātiski pagarina uz tikpat ilgiem laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome to neatsauc saskaņā ar 16. pantu.

2. Tiklīdz Komisija ir pieņēmusi deleģēto aktu, tā vienlaikus par to paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.

3. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot 16. un 17. pantā paredzētos nosacījumus.

16. pants

Deleģēšanas atsaukšana

1. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā brīdī atsaukt 8. panta 9. punkta otrajā daļā, 11. panta 7. punktā, 13. panta 5. punktā un 13. panta 6. punkta ceturtajā daļā minēto pilnvaru deleģējumu.

2. Iestāde, kura ir uzsākusi iekšējo procedūru, lai pieņemtu lēmumu par pilnvaru deleģēšanas atsaukšanu, cenšas pirms galīgā lēmuma pieņemšanas par to savlaicīgi informēt otru iestādi un Komisiju, norādot, kuras deleģētās pilnvaras varētu tikt atsauktas, un minot iespējamos atsaukšanas iemeslus.

3. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigta minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšana. Lēmums stājas spēkā nekavējoties vai vēlākā datumā, kas tajā norādīts. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus. Lēmumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

([1]) OV L 49, 19.2.2004., 1. lpp.

17. pants

Iebildumi pret deleģētajiem aktiem

1. Eiropas Parlaments un Padome divu mēnešu laikā pēc paziņošanas dienas var izteikt iebildumus pret deleģēto aktu.

Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

2. Ja līdz 1. punktā minētā laikposma beigām ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus pret deleģēto aktu, to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un tas stājas spēkā tajā norādītajā datumā.

Deleģēto aktu var publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un tas var stāties spēkā pirms minētā laikposma beigām, ja gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus.

3. Ja Eiropas Parlaments vai Padome 1. punktā minētajā laikposmā izsaka iebildumus pret deleģēto aktu, tas nestājas spēkā. Iestāde, kas izsaka iebildumus pret deleģēto aktu, norāda šo iebildumu iemeslus.

18. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā trešajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2011. gada 11. maijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
J. BUZEK

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
GYŐRI E.

I PIELIKUMS

ĪPATNĒJO CO_2 EMISIJU MĒRĶI

1. Katra vieglā kravas automobiļa aptuvenās īpatnējās CO_2 emisijas, ko mēra gramos kilometrā, aprēķina, izmantojot šādu formulu:

   a) no 2014. gada līdz 2017. gadam:

   aptuvenas īpatnējās CO_2 emisijas = $175 + a \times (M - M_0)$,

   kur

   M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093;

   b) no 2018. gada:

   aptuvenas īpatnējās CO_2 emisijas = $175 + a \times (M - M_0)$,

   kur

   M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

   M_0 = vērtība, kas pieņemta saskaņā ar 13. panta 5. punktu,

   a = 0,093.

2. Ražotāja īpatnējo emisiju mērķi kalendāra gadā aprēķina kā vidējās aptuvenās īpatnējās CO_2 emisijas katram šajā kalendāra gadā reģistrētam jaunam vieglajam kravas automobilim, ko tas saražojis.

II PIELIKUMS

EMISIJU MONITORINGS UN ZIŅOŠANA PAR TĀM

A. Datu apkopošana par vieglajiem kravas automobiļiem un CO_2 monitoringa informācijas noteikšana

1. Par gadu, kas sākas 2012. gada 1. janvārī, un katru nākamo gadu dalībvalsts par katru jaunu vieglo kravas automobili, kurš reģistrēts tās teritorijā, uzskaita šādu informāciju:

   a) ražotājs;

   b) tips, variants un versija;

   c) īpatnējās CO_2 emisijas (g/km);

   d) masa (kg);

   e) garenbāze (mm);

   f) vadāmās ass un pārējo asu šķērsbāze (mm);

   g) tā tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu (kg) atbilstīgi Direktīvas 2007/46/EK III pielikumam.

2. Informāciju, kas minēta 1. punktā, iegūst no konkrētā vieglā kravas automobiļa atbilstības sertifikāta. Ja atbilstības sertifikātā norādīta gan minimālā, gan maksimālā vieglā kravas automobiļa masa, dalībvalstis šīs regulas nolūkā izmanto tikai to vērtību, kas atbilst maksimālajai masai. Attiecībā uz divu degvielu (benzīns/gāze) transportlīdzekļiem, kuru atbilstības sertifikātā ir norādītas abu degvielas veidu īpatnējās CO_2 emisijas, dalībvalstis izmanto tikai tos datus, kas mērīti attiecībā uz gāzi.

3. Kalendāra gadā, kas sākas 2012. gada 1. janvārī, un katrā nākamajā kalendāra gadā katra dalībvalsts atbilstīgi šā pielikuma B daļā izklāstītajām metodēm par katru ražotāju nosaka:

   a) tās teritorijā reģistrēto jaunu vieglo kravas automobiļu kopējo skaitu;

   b) vidējās īpatnējās CO_2 emisijas atbilstīgi šā pielikuma B daļas 2. punktam;

   c) vidējo masu atbilstīgi šā pielikuma B daļas 3. punktam;

   d) attiecībā uz jauna vieglā kravas automobiļa katra tipa katra varianta katru versiju:

      i) tās teritorijā reģistrēto jaunu vieglo kravas automobiļu kopējo skaitu, atbilstīgi šā pielikuma B daļas 4. punktam;

      ii) īpatnējās CO_2 emisijas;

      iii) masu;

      iv) transportlīdzekļa balstvirsmu atbilstīgi šā pielikuma B daļas 5. punktam;

      v) lietderīgo slodzi.

B. Metodika jaunu vieglo kravas automobiļu CO_2 monitoringa informācijas noteikšanai

Monitoringa informāciju, kas dalībvalstīm jānosaka atbilstīgi šā pielikuma A daļas 3. punktam, nosaka saskaņā ar šajā daļā norādīto metodiku.

1. Jaunu reģistrēto vieglo kravas automobiļu skaits (N)

   Dalībvalstis nosaka attiecīgajā monitoringa gadā tās teritorijā reģistrēto jauno vieglo kravas automobiļu skaitu (N).

2. Vidējās īpatnējās jaunu vieglo kravas automobiļu CO_2 emisijas (S_{ave})

Visu monitoringa gadā dalībvalsts teritorijā pirmo reizi reģistrēto jauno vieglo kravas automobiļu vidējās īpatnējās CO_2 emisijas (S_{ave}) aprēķina, dalot katra jaunā transportlīdzekļa īpatnējo CO_2 emisiju summu (S) ar jauno transportlīdzekļu skaitu (N).

$$S_{ave} = (1/ N) \times \Sigma S$$

3. Jaunu vieglo kravas automobiļu vidējā masa

Visu monitoringa gadā dalībvalsts teritorijā reģistrēto jaunu vieglo kravas automobiļu vidējo masu (M_{ave}) aprēķina, dalot katra jaunā kravas automobiļa masas summu (M) ar jauno transportlīdzekļu skaitu (N).

$$M_{ave} = (1/ N) \times \Sigma M$$

4. Jaunu vieglo kravas automobiļu sadalījums pēc versijas

Attiecībā uz jauna vieglā kravas automobiļa katra tipa katra varianta katru versiju atzīmē pirmo reizi reģistrēto transportlīdzekļu skaitu, masu, īpatnējās CO_2 emisijas, garenbāzi, šķērsbāzi un tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu.

5. Balstvirsma

Transportlīdzekļa balstvirsmu aprēķina, reizinot transportlīdzekļa garenbāzi ar vidējo šķērsbāzi.

6. Lietderīgā slodze

Transportlīdzekļa lietderīgo slodzi definē kā atšķirību starp tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu atbilstīgi Direktīvas 2007/46/EK II pielikumam un transportlīdzekļa masu.

7. Vairākos posmos pabeigtie transportlīdzekļi

Attiecībā uz vairākposmu transportlīdzekļiem vairākos posmos pabeigto transportlīdzekļu īpatnējo CO_2 emisiju attiecina uz bāzes transportlīdzekļa ražotāju.

Lai, bāzes transportlīdzekļa ražotājam neradot pārmērīgi lielu slogu, nodrošinātu, ka vairākos posmos pabeigto transportlīdzekļu CO_2 emisijas, degvielas ekonomijas un masas vērtības ir reprezentatīvas, Komisija ierosina īpašu uzraudzības procedūru un vēlākais līdz 2011. gada 31. decembrim pārskata attiecīgos tipa apstiprināšanu regulējošos tiesību aktus un izdara tajos nepieciešamos grozījumus.

Nosakot šādu kārtību, Komisija attiecīgos gadījumos paredz, kā tiek uzraudzīta masa un CO_2 vērtība, pamatojoties uz tabulā norādītajām kopējās inerces vērtībām dažādām svara kategorijām vai tikai uz vienu doto CO_2 emisijas vērtību, kas atbilst bāzes transportlīdzekļa standartmasai, tai pieskaitot iepriekš noteiktu papildmasu atbilstīgi N_1 kategorijas klasei. Pēdējā gadījumā šo masu izmantos arī šā pielikuma C daļā.

Komisija arī nodrošina, ka bāzes transportlīdzekļa ražotājs var laicīgi piekļūt vairākos posmos pabeigta vieglā kravas automobiļa masas un īpatnējās CO_2 emisijas vērtībām.

C. Datu nosūtīšanas formāts

Katru gadu dalībvalstis paziņo šā pielikuma A daļas 3. punktā minētos datus par katru ražotāju šādā formātā:

1. iedaļa. Monitoringa datu kopsavilkums

Dalībvalsts ([1]):	
Gads	
Datu avots:	

Ražotājs	Jaunu reģistrēto vieglo kravas automobiļu kopskaits	Jauni vieglie kravas automobiļi ar noteiktu emisijas vērtību (skaits)	Jauni vieglie kravas automobiļi ar noteiktu masu (skaits)	Jauni vieglie kravas automobiļi ar noteiktu garenbāzes vērtību (skaits)	Jauni vieglie kravas automobiļi ar noteiktu vadāmās ass šķērsbāzes vērtību (skaits)	Jauni vieglie kravas automobiļi ar noteiktu pārējo asu šķērsbāzes vērtību (skaits)
(Ražotājs 1)	…	…	…	…	…	…
(Ražotājs 2)	…	…	…	…	…	…
…	…	…	…	…	…	…
Visi ražotāji kopā	…	…	…	…	…	…

([1]) ISO 3166 alpha-2 kodi, izņemot Grieķiju un Apvienoto Karalisti, kuru kodi ir attiecīgi "EL" un "UK".

2. iedaļa. Detalizēti uzraudzības dati

Ražotājs, ES standarta nosaukums	Ražotājs, standarta nosaukums dalībvalstī	Ražotājs, nosaukums valsts reģistrā	Tips	Variants	Versija	Marka	Tirdzniecības nosaukums	Transportlīdzekļa apstiprinātais tips	Transportlīdzekļa reģistrētā kategorija	Jauno reģistrāciju kopējais skaits	CO_2 (g/km) īpatnējās emisijas	Masa (kg)	Tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa (kg)	Garenbāze (mm)	Vadāmās ass šķērsbāze	Pārējo asu (mm)	Degvielas tips	Degvielas veids	Jauda (cm^3)	Elektroenerģijas patēriņš (Wh/km)	Inovatīvās tehnoloģijas vai inovatīvo tehnoloģiju grupas kods	Emisiju samazinājums, izmantojot inovatīvās tehnoloģijas
Ražotājs 1	Ražotājs 1	Ražotājs 1	Tips 1	Variants 1	Versija 1	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 1	Ražotājs 1	Ražotājs 1	Tips 1	Variants 1	Versija 2	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 1	Ražotājs 1	Ražotājs 1	Tips 1	Variants 2	Versija 1	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 1	Ražotājs 1	Ražotājs 1	Tips 1	Variants 2	Versija 2	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 1	Ražotājs 1	Ražotājs 1	Tips 2	Variants 1	Versija 1	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 1	Ražotājs 1	Ražotājs 1	Tips 2	Variants 1	Versija 2	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…

Ražotājs, ES standarta nosaukums	Ražotājs, standarta nosaukums dalībvalstī	Ražotājs, nosaukums valsts reģistrā	Tips	Variants	Versija	Marka	Tirdzniecības nosaukums	Transportlīdzekļa apstiprinātais tips	Transportlīdzekļa reģistrētā kategorija	Jauno reģistrāciju kopējais skaits	CO_2 (g/km) īpatnējās emisijas	Masa (kg)	Tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa (kg)	Garenbāze (mm)	Vadāmās ass šķērsbāze	Pārējo asu (mm)	Degvielas tips	Degvielas veids	Jauda (cm^3)	Elektroenerģijas patēriņš (Wh/km)	Inovatīvās tehnoloģijas vai inovatīvo tehnoloģiju grupas kods	Emisiju samazinājums, izmantojot inovatīvās tehnoloģijas
Ražotājs 1	Ražotājs 1	Ražotājs 1	Tips 2	Variants 2	Versija 1	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 1	Ražotājs 1	Ražotājs 1	Tips 2	Variants 2	Versija 2	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 1	Ražotājs 1	Ražotājs 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 2	Ražotājs 2	Ražotājs 2	Tips 1	Variants 1	Versija 1	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 2	Ražotājs 2	Ražotājs 2	Tips 1	Variants 1	Versija 2	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 2	Ražotājs 2	Ražotājs 2	Tips 1	Variants 2	Versija 1	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…

Ražotājs, ES standarta nosaukums	Ražotājs, standarta nosaukums dalībvalstī	Ražotājs, nosaukums valsts reģistrā	Tips	Variants	Versija	Marka	Tirdzniecības nosaukums	Transportlīdzekļa apstiprinātais tips	Transportlīdzekļa reģistrētā kategorija	Jauno reģistrāciju kopējais skaits	CO_2 (g/km) īpatnējās emisijas	Masa (kg)	Tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa (kg)	Garenbāze (mm)	Vadāmās ass šķērsbāze	Pārējo asu (mm)	Degvielas tips	Degvielas veids	Jauda (cm^3)	Elektroenerģijas patēriņš (Wh/km)	Inovatīvās tehnoloģijas vai inovatīvo tehnoloģiju grupas kods	Emisiju samazinājums, izmantojot inovatīvās tehnoloģijas
Ražotājs 2	Ražotājs 2	Ražotājs 2	Tips 1	Variants 2	Versija 2	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 2	Ražotājs 2	Ražotājs 2	Tips 2	Variants 1	Versija 1	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 2	Ražotājs 2	Ražotājs 2	Tips 2	Variants 1	Versija 2	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 2	Ražotājs 2	Ražotājs 2	Tips 2	Variants 2	Versija 1	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 2	Ražotājs 2	Ražotājs 2	Tips 2	Variants 2	Versija 2	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…
Ražotājs 2	Ražotājs 2	Ražotājs 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…	…	…